ACTUALITĂȚI

● La 16 februarie începe returul în diviziile A și B atît la masculin cît și la feminin. Datorită faptului că lotul național de băieți își va extinde pregătirea comună pînă în jurul datei de începere a returului, **etapa din 16 februarie a diviziei A masculine se va disputa miercuri 26 februarie.**

● **Federația de volei atrage atenția echipelor din divizia de juniori și școlari că, începînd cu etapa din 9 februarie,** trebuie să se prezinte la jocuri numai cu carnete noi de legitimare avînd viza pe anul 1969. **Ultima zi de preschimbare a carnetelor: 8 februarie. Același lucru este valabil pentru divizionarele A și B (ultima zi: 15 februarie).**

● **Campioana Albaniei, la masculin,** Dinamo Tirana **s-a calificat în turul următor al C.C.E. fără joc, deoarece adversara ei din primul tur,** Muhfiz Gucu Ankara **nu s-a prezentat la meciuri.**

ÎNAINTEA C. M. ECHIPA ROMÂNIEI VA EVOLUA ÎN R.D.G.

Juniorii dispută două partide la Sofia

● **Reîntorși din Elveția, jucătorii din selecționata A a țării au beneficiat de cîteva zile de odihnă, timp în care s-a efectuat și o severă vizită medicală pentru ca toate „defecțiunile" de acest gen să fie depistate și rezolvate în această perioadă premergătoare jocurilor din cadrul grupei B a campionatului mondial. În vederea acestei mari competiții, care se va desfășura la Ljubljana, între 28 februarie și 9 martie, antrenorii echipei au mai prevăzut pentru săptămîna viitoare o scurtă pregătire în comun ce se va desfășura la Poiana Brașov. După aceasta, în zilele de 18 februarie la Karl Marxstadt și 20 februarie la Berlin, echipa reprezentativă va întîlni sub numele de selecționata Bucureștiului formația R. D. Germane. Înaintea primelor partide din grupa B a C.M. hocheiștii români vor mai susține un joc la Ljubljana, probabil cu echipa Iugoslaviei sau a Japoniei, în ziua de 14 februarie.**

● **La sfîrșitul săptămînii trecute au avut loc la Poiana Brașov, pe noul patinoar artificial, două partide internaționale, prilej cu care această modernă bază sportivă a intrat în circuitul competițional. Dincolo de satisfacțiile majore pe care acest patinoar artificial (al treilea din dotarea tehnică a mișcării noastre sportive) le produce tuturor iubitorilor hocheiului și patinajului, se impun însă a fi spuse cîteva lucruri legate de buna lui funcționare în viitor.**

În primul rînd este absolut necesar să fie atent revizuită instalația frigotehnică a cărei funcționare este încă defectuoasă. De asemenea, în cel mai scurt timp, trebuie rezolvate toate problemele administrative. Printre altele, la scara de încălzire, la refacerea porților mantinelei, la amenajarea locurilor pentru public, la realizarea unei căi de acces de la cabana stadionului (care are vestiare!) pînă la patinoar și alte asemenea chestiuni ce nu necesită nici investiții, nici dotări speciale, ci numai puțin spirit gospodăresc.

● **În zilele de 22 și 23 februarie selecționata de juniori a țării noastre va evolua la Sofia în compania echipei similare a Bulgariei.**

ÎNTRECERILE JUNIORILOR DIN BUCUREȘTI

În sala de sub tribuna stadionului Giulești s-au desfășurat întrecerile din cadrul campionatului municipal la haltere pe echipe de juniori. O formă bună au manifestat halterofilii de la Steaua și Progresul, care au ocupat primele locuri în clasament, în timp ce tinerii sportivi de la Dinamo au concurat sub așteptări, formația lor ocupînd locul 7, ultimul. Cîștigătorii individuali: **cat. 52 kg — St. Cristici (Metalul) 200 kg; cat. 56 kg — V. Jarcă (Olimpia) 235 kg; cat. 60 kg — P. Antonian (Steaua) 247,5 kg; cat. 67,5 kg — C. Merecșiu (Olimpia) 272,5 kg; cat. 75 kg — N. Iancov (Olimpia) 300 kg; cat. 82,5 kg — I. Cristea (Steaua) 265 kg; cat. 90 kg — Gh. Stoicescu (Steaua) 307,5 kg; cat. + 90 kg — E. Balaban (Steaua) 290 kg.** Pe echipe: 1. Steaua 23 p, 2. Progresul 31 p, 3. Olimpia 36 p, 4. Metalul 47 p, 5. Rapid 48 p, 6. Energia 53 p, 7. Dinamo 69 p.

D. DUMITRESCU, coresp.

DEZVOLTAREA TURISMULUI

(Urmare din pag. 1)

cale pentru continua ridicare a turismului, prin asigurarea unor baze moderne, care să valorifice acele recunoscute resurse ale pitorescului ce se înscriu în însuși specificul teritoriului județului Neamț, veche vatră strămoșească a poporului nostru.

Să nu uităm că arcul carpatin, monumentele de îndelungă tradiție istorică a poporului nostru, Bicazul cu marea sa creată artificial, precum și orașul Piatra Neamț, cel de azi, căruia reconstrucția în liniile urbanisticei moderne, alături de vechile clădiri, unele desprinse parcă din legendă, și altele ce par a ilustra pe viu pagini dintr-o carte de basme, dau acum orașului caracterul unui autentic muzeu, la scara dimensiunilor naturale.

DRUMURI BUNE, MODERNIZATE ȘI ACCESIBILE TURISMULUI, CU TOATE MIJLOACELE RUTIERE, IATĂ CEA DINTÎI PREOCUPARE.

Președintele Consiliului popular al județului Neamț, tovarășul Ștefan Boboș, este un vechi și încercat cunoscător al problemelor administrației locale, ca unul ce a condus, ca președinte, fosta regiune Bacău, și pe agenda lui actuală turismul își află locul printre problemele înscrise la loc de frunte.

Prin obiectivele sale, susținute de un peisaj care animă o recunoscută tradiție, turismul în județul Neamț e chemat să participe direct la întreținerea itinerariilor internaționale ale țării noastre.

În întîlnirile mele cu alegătorii din circumscripția pe care o reprezint acum și sînt chemat, cred, s-o mai reprezint în Marea Adunare Națională, este prezentă și dezbaterea problemelor care angajează bunul mers al educației fizice și al sportului, cărora statul nostru le acordă un viu și permanent interes.

De altfel, reține drept utilă și eficientă inițiativa ziarului dv. pentru informarea publicului, de a dezbate problemele de interes local și din domeniul sportului în ansamblul campaniei electorale, cu candidații din apropiatele alegeri, ca și cu alegătorii înșiși, între care se află mulți, foarte mulți sportivi.

Azi, în patria noastră, sportivul-cetățean este o realitate. El este chemat să-și exercite prerogative firești în toate domeniile în care plenitudinea drepturilor sale elective îl consacră ca participant direct și nemijlocit la administrarea județului, a orașului sau a comunei sale, și, implicit, a întregii noastre țări — a încheiat interlocutorul nostru.

Karl Schranz, schiorul „nr. 1" al sezonului

SLALOMUL URIAȘ

Acest tip de întrecere alpină a schiului, puțin apreciată la început, suscită din ce în ce mai mare interes, uneori în detrimentul coborîrii care se desfășoară pe pîrtii prea „iuți" sau artificial amenajate, astfel că mulți organizatori găsesc mai „comodă" și mai „sigură" (pentru concurenți) programarea și disputarea slalomului uriaș în locul coborîrii. De altfel, pregătirea pîrtiei este și mai puțin costisitoare.

Slalomul uriaș este o probă relativ nouă în schiul alpin de competiție, ea fiind adoptată oficial de F.I.S. în 1949, adăugîndu-se celor două discipline „clasice", cu tradiție, slalomul (special) și coborîrea. „Uriașul" este o probă de coborîre dirijată, în care concurenții sînt obligați să urmeze un traseu obligator, marcat prin porți de 4—8 m, distanțate la cel puțin 5 m una de alta, în care traseul numără de la 40—60 de porți pe o distanță de 1 600—2 000 m și o diferență de nivel cuprinsă între 300 și 600 m.

Este o întrecere înrudită cu coborîrea prin căutarea alunecării maxime și cu slalomul prin tehnica virajelor și utilizarea unor procedee de accelerare și frînare specifice. Este o probă a virajelor repezi, o dispută a fineții, a tacticii, și a controlului cel mai sever în conducerea virajelor.

Prin caracteristicile noi, căpătate, aproape că și-a creat o tehnică specială, proprie, pentru elaborarea căreia și-au adus contribuția nume prestigioase ale schiului alpin, norvegianul Stein Erikson, austriecii Toni Sailer, Molterer (supranumit „îngerul albastru" pentru eleganța plutirii sale și culoarea echipamentului), francezul François Bonlieu și, mai recent, „gigantul" Killy. Ei s-au distins nu numai prin performanțe puțin obișnuite în această probă, ci și prin faptul că sînt creatori de școală, inovatori ai acestei tehnici speciale.

Disputat — la origine — într-o singură manșă, slalomul uriaș a suportat în scurta sa istorie o evoluție rapidă spre o mai mare echitate sportivă în alcătuirea clasamentelor, prin organizarea slalomului uriaș în două manșe. Însușit oficial cu ocazia Congresului F.I.S. 1965, desfășurat în țara noastră la Mamaia, și adoptat provizoriu și experimental cu ocazia campionatelor mondiale de schi de la Portillo (Chile) — pentru bărbați, slalomul uriaș — *cu două manșe* — bucurîndu-se de susținerea călduroasă a notabilităților tehnice și organizatorice ale lumii schiului, ca și de simpatia concurenților, a intrat repede în obicei, a devenit o stare de fapt, înainte chiar de a fi oficializat de F.I.S. Acestei realități ireversibile în organizarea curselor de slalom uriaș, în acest sezon i s-a mai adăugat o inovație: slalomul uriaș în două manșe disputate *chiar în aceeași zi*.

Deocamdată, noutatea este în studiul F.I.S. prin organismele sale de lucru care au primit propuneri concrete în acest sens cu ocazia ședinței de la Val Gardena (octombrie), dar practica nu a așteptat ratificarea F.I.S. și slalomul uriaș de la Val d'Isère s-a disputat în aceste noi condiții. Ideea a pornit de la o întîmplare: circumstanțele de vreme și zăpadă nefavorabile obligaseră, acum un an de zile, pe organizatorii concursului de la Adelboden să dispute ambele manșe într-o singură zi. Ideea a prins. Ea a fost experimentată de Réne Sulpice — directorul echipei franceze (succesorul lui Bonnet) — în timpul concursurilor de schi organizate vara trecută în Australia, care de atunci o susține cu tărie. Avantajele sînt numeroase și toate converg spre o mai mare echitate sportivă.

Disputate în aceeași zi, cele două manșe au condiții asemănătoare de vizibilitate, structură a zăpezii, temperatură etc., iar concurenții nu pot acuza variații ale formei sportive, uneori sensibile de la o zi la alta la nivelul marilor performanțe. Se asigură menținerea unui „tonus" ridicat de concurs pentru ambele manșe, eliminîndu-se posibilitatea „dezumflării" brusce în decalajul unei nopți, în special pentru cîștigătorii primei manșe.

De altfel, slalomul uriaș disputat în zile diferite crea uneori confuzii și în ceea ce privește clasamentul. Cîștigătorul primei manșe era adesea considerat „învingător al primului uriaș", cînd de fapt nu era decît în frunte după prima etapă. Însăși F.I.S. a contribuit la confuzie, întrucît pentru rezultatele fiecărei manșe se acordau puncte F.I.S în vederea stabilirii categoriilor.

Începînd din sezonul 1968—1969, sînt luate în considerație și se acordă punctaj F.I.S numai pentru rezultatul complet, definitiv, determinat de adiționarea timpilor din ambele manșe.

Dar, pentru o echitate deplină, mai este încă un pas de făcut și anume asigurarea desfășurării curselor de slalom uriaș în aceste condiții *și pentru fete*, bineînțeles cu o reducere a lungimii traseului și a numărului de porți. F.R. Schi ar putea susține la F.I.S. această propunere.

Mihai BÎRA

CONCURS INTERNAȚIONAL DE VITEZĂ

Ajuns la a doua ediție, concursul internațional de viteză dotat cu trofeul „Cupa Dinamo Brașov" reunește de data aceasta patinatori din Ungaria, Polonia și România. Federația de specialitate maghiară deplasează un lot valoros de sportivi, în frunte cu *G. Martoș, G. Ivankoi* și *Cornelia Ihasz*, iar Polonia va fi reprezentată de cei mai buni viteziști. Prin urmare, avem toate motivele să sperăm că întrecerile, care vor avea loc sîmbătă și duminică pe pista olimpică din M. Ciuc, vor fi deosebit de atractive. Concomitent se vor desfășura și probele prevăzute în programul „Cupei României".

ULTIMA VERIFICARE

Patinatorii români și-au disputat întîietatea, pe pista lacului Ciucaș din Tușnad, în cadrul tradiționalei competiții dotate cu „Cupa Dinamo București". Iată clasamentele generale individuale:

Senioare: 1. Maria Tașnadi (Din. Buc.) 119,200 p, 2. Ileana Antal (Din. Buc.) 131,733 p; *seniori:* 1. V. Sotirescu (Din. Buc.) 106,566 p, 2. A. Spintzer (Agr. Cluj) 108,566 p, 3. C. Komyatszeghi (Agr. Cluj) 109,066 p; *juniori mari:* 1. Gh. Varga (Agr. Cluj) 106,500, 2. V. Ionescu (Din Buc.) 113,950 p, 3. M. Bărbulescu (Din. Buc.) 114,800 p; *junioare mari:* 1. Sanda Bărbulescu (Din. Buc.) 137,700 p. 2. Enikő Szakacs (Sc. sp. M. Ciuc) 140,300 p.

UN ABONAMENT PENTRU EUROPENE

(Urmare din pag. 1)

categoria *„debutanți a II-a"*, iar lotul școlii (boxerii cu mai multe meciuri... neoficiale la activ) formează selecta grupă *„debutant I"*. Intenția acestui tînăr antrenor este de a aduce la Tg. Jiu cît mai multe titluri de campioni ai țării la juniori mici. Intenția juniorilor mici din Tg. Jiu este, însă, de a aduce acasă *toate titlurile de campioni!*

Totuși, evoluțiile acestea furtunoase de sîmbăta după-amiază își au o altă explicație: *miniboxerii din Tg. Jiu se pregătesc pentru „europenele" din mai!* Cel puțin așa am auzit... Vor participa, se înțelege, cei mai buni dintre ei. Fiindcă, spune antrenorul lor, este posibil ca federația de specialitate să invite să asiste la această competiție continentală și o serie de mici... speranțe. Aceasta, desigur, în urma unor meciuri de selecție, la capătul unor dispute interjudețene dotate (de ce nu?) cu... trofeul *„UN ABONAMENT PENTRU CAMPIONATELE EUROPENE"*. Partide de... selecție pentru „europene" ar putea fi și *„Criteriul tineretului"* (Constanța, 6—9 februarie a.c.), *Campionatul republican individual al juniorilor mari și mici* (etapa finală la Reșița, 22—27 aprilie) etc.

Deci, pregătiri intense pentru viitoarele întreceri, pentru mult doritele invitații, dacă — firește — forul de specialitate va aprecia că elevii pugiliști (cei mai silitori) *trebuie* să urmărească „lecțiile practice" oferite de maeștrii ringului de pe continentul nostru.

SALA FLOREASCA GAZDĂ A CELUI DE AL DOILEA TURNEU AL CAMPIONATULUI MASCULIN

După o pauză competițională de aproape o lună, cele mai bune echipe masculine de handbal din țara noastră se vor întîlni din nou în cadrul campionatului național, urmînd ca la sfîrșitul acestei săptămîni să participe la cel de al doilea turneu de sală. Întrecerea va avea loc la București, în sala Floreasca, în zilele de vineri, sîmbătă și duminică, ocazie cu care amatorii de handbal din Capitală vor putea urmări o serie de partide interesante.

În cadrul acestor trei etape de campionat (se vor disputa cinci partide pe zi) se va putea face și o nouă verificare a potențialului handbaliștilor vizați să facă parte din lotul reprezentativ. După cum se știe cu ocazia primului turneu, desfășurat la Cluj la începutul lunii ianuarie, selecționerii echipei naționale au avut multe și plăcute surprize. Lesne de imaginat cu cît interes este așteptat acest al doilea turneu pentru a vedea măsura în care tinerele elemente remarcate atunci vor confirma sau nu speranțele.

★

Prin eforturile fed[illegible], a fost editat primul Buletin complet, conținînd programul jocurilor din toate competițiile interne, adresele tuturor cluburilor și asociațiilor, regulamentul campionatelor și alte asemenea lucruri utile. Este o inițiativă lăudabilă ce ar trebui urmată și de alte federații.

Printre roți și pedale

Ciclismul se va bucura, în sfîrșit! — de sprijinul medicinii sportive. Articolul nostru *Aliatul pierdut* a avut ecoul dorit și iată că ieri au luat primul contact cu F.R. Ciclism medicii *Ion Șuștreanu* și *V. Iliescu* care și-au manifestat dorința să ajute efectiv sportul nostru cu pedale. Lucrurile au ajuns pe făgașul dorit datorită străduințelor D.C.S. (director — dr. *Edith Petruț*) și C.M.S. (director — dr. *Ioan Drăgan*) și sprijinului Ministerului Sănătății. Așadar, prin dr. V. ILIESCU și dr. I. ȘUȘTREANU, „aliatul pierdut" a fost recîștigat...

★

Pe adresa F.R. Ciclism a sosit o scrisoare din partea forului de specialitate din Elveția, prin care se solicită înscrierea reprezentativei helvete la cea de-a XVIII-a ediție a „Turului României". Comisia de organizare a acceptat înscrierea, astfel că după *R.D. Germană, Cehoslovacia* și *Polonia*, ELVEȚIA este a 4-a echipă care solicită oficial participarea la „Turul României".

★

Așa cum anunțam, tehnicienii federației (în frunte cu prof. *Ilie Istrate*) au lucrat intens la alcătuirea programului internațional al rutierilor români în sezonul sportiv 1969. Pe baza invitațiilor primite, a fost alcătuit următorul program:

„Cupa Pleven" (Bulgaria) 22—26 martie; *„Tour d'Annaba"* (Algeria) 1—8 aprilie; *„Tour cycliste international du Sud-Ouest"* (Franța) 14—19 aprilie — această competiție înlocuiește „Tour du Bordelais", întrecere cîștigată anul trecut de echipa României, „Sud-Ouest" avînd la prima ediție un traseu de 900 km și o selectă participare: echipele Suediei, Olandei, Italiei, Spaniei, Iugoslaviei, Poloniei și României; *„Cupa Eliberării"* (Italia) 25 aprilie; *„Turul Belgiei"* 27 aprilie — 4 mai; *„Premiul Plsen"* (Cehoslovacia) — în luna mai; *„Cupa l'Humanité"* (Franța) 30 mai — 3 iunie; *„Turul Serbiei"* 2—7 iunie; *„Cupa speranțelor olimpice"* (R.D. Germană) 21—22 iunie; *„Premiul Moscovei"* 27—30 iunie; *„Premiul Volksstimme"* (Viena) 29 iunie; *„Turul Iugoslaviei* 29 iunie — 10 iulie; *„Turul R.D. Germane"* 11—18 iulie; *„Turul Boemiei"* 23—27 iulie: *Premiul internațional olimpic"* (R.D. Germană) 30 iulie — 3 august; *campionatele mondiale de ciclism* (Brno — Cehoslovacia) 15—24 august; *„Turul Slovaciei"* 27 august — 3 septembrie; *Concursul internațional pentru juniori de la Gabrovo* (Bulgaria) 9—10 septembrie; *„Tour de l'Avenir"* (Franța) 11—21 septembrie; *„Turul Bulgariei"* 12—21 septembrie și — probabil — în luna octombrie, *„Turul Greciei"*.

TEATRUL LUCIA STURDZA BULANDRA

prezintă în curînd

pe scena sălii Studio din str. Alex. Sahia 76 A

premiera spectacolului de comedie:

„TANDREȚE ȘI ABJECȚIE"

de Teodor Mazilu

regia: CORNEL TODEA

cu: Octavian Cotescu, Petre Gheorghiu și Vally Voiculescu Pepino, Ana Negreanu, Adrian Georgescu, Dan Damian, Marius Pepino, Violeta Andrei, Mariella Petrescu

regizor secund: Adrian Georgescu
Scenografia: Ovdiu Bubulac
Asistent: Dan Jitianu
Ilustrația muzicală: Mircea Teodor Ciortea

AUTOMOBILUL, IARNA

20 de puncte nevralgice

1. Temperaturile de iarnă impun folosirea unui **ulei cu viscozitate scăzută.** Se vor utiliza uleiurile SR 2ii iarnă sau 40S AM (respectiv 40S AM dacă temperaturile sînt foarte scăzute). Pentru motoarele în doi timpi amestecul se va face în continuare cu ulei 40S sau 4l0 neaditivat.

2. **Uleiul aditivat de transmisii** 4l3 A.T. poate fi păstrat în continuare în carcasa cutiei de viteze și în diferențial. În cazul în care se utilizează valvolină, **se prescrie calitatea T 10.003.**

3. **Lichidul antigel** devine necesar în sistemul de răcire cînd temperatura aerului coboară sub zero grade. Un bun lichid antigel trebuie să fie antispumant, anticorodant, fluid, bun conducător de căldură, rezistent la evaporare, să aibă temperatura de congelare cît mai scăzută și temperatura de fierbere cît mai ridicată etc. Cele mai bune lichide antigel sînt garantate pentru 30.000 km. Lichidele existente în comerț răspund în general acestor cerințe. Ele se pot amesteca cu apă distilată în orice proporție, obținîndu-se diverse puncte de congelare, conform indicațiilor producătorului.

Un lichid simplu — fără substanțe aditive — dar care rezistă bine pînă la —30°C se poate obține din 70 la sută glicerină și 30 la sută apă distilată. O altă rețetă utilizează glicerină în proporție de 2l la sută, alcool în proporție de 2l la sută și 58 la sută apă distilată. Acest amestec rezistă bine pînă la —25° C.

La scăderea nivelului este recomandabil să se facă completarea tot cu lichidul antigel folosit inițial. Amestecarea a două lichide antigel diferite nu este recomandabilă.

Un bun lichid antigel poate fi păstrat fără nici un inconvenient în sistemul de răcire și în timpul verii.

4. În rezervorul pompei pentru spălarea parbrizului se va introduce amestec de lichid special, existent în comerț, și apă distilată. Se va prefera un amestec cu punct de congelare mai scăzut, întrucît temperatura parbrizului în mers coboară foarte mult. În cazul lipsei lichidului special, se poate utiliza un amestec de alcool și apă distilată în părți egale.

5. La automobilele dotate cu husă metalică se va verifica în prealabil modul cum aceasta răspunde la comenzi și dacă se închide complet. Husa metalică se acționează la pornirea la rece, ca și pentru menținerea unei temperaturi convenabile a apei de răcire (85°) în timpul mersului.

6. **Husa suplimentară** din p.v.c. pe suport textil este recomandabilă atunci cînd nu există husă metalică sau cînd aceasta este ineficientă. O temperatură mai ridicată a motorului permite o încălzire mai bună, de către calorifer, a interiorului automobilului.

7. **Termostatul,** de multe ori neglijat, are rolul de a închide circulația apei între motor (chiulasă) și radiator, pînă la o temperatură a lichidului de răcire de 80—95°C.

Prin acestea, pornirile la rece se fac mult mai rapid și o cantitate de benzină este economisită în fiecare asemenea ocazie. Dar... atențiune! Cînd sistemul de răcire este umplut cu apă, la temperaturi foarte scăzute, există pericolul înghețării acesteia în radiator pe perioada cît termostatul întrerupe circulația. Iată un argument în plus care pledează pentru utilizarea lichidelor antigel.

8. **Acumulatorul** în perfectă stare constituie una din problemele vitale ale automobilismului de iarnă. Tocmai de aceea bateriile noi se introduc pe automobil în această perioadă a anului. Densitatea electrolitului trebuie să fie de 32° Bé pentru ca acumulatorul să fie ferit de îngheț chiar în nopțile cele mai geroase. Dar... din nou atențiune! Acumulatorul poate face față cerințelor sporite de curent numai dacă dinamul și releul sînt în bună stare și corect reglate. Specialiștii pot executa un „reglaj de iarnă" al releului, conducînd la intensități mai mari de curent de încărcare, foarte recomandabil pentru cei care utilizează automobilul în marea majoritate a timpului în oraș.

9. **Farurile de ceață** sînt un auxiliar prețios pentru circulația în ceață sau în ninsoare abundentă. Farurile echipate cu becuri cu iod sînt de dorit, deși revin la un preț de cost mai ridicat. Pentru ca farurile de ceață să dea adevărata eficacitate, trebuie montate cît mai jos, eventual pe un braț rabatabil.

10. **Lanțurile pentru zăpadă** nu trebuie să lipsească din dotarea automobilului. Uneori numai prezența lanțurilor pe roțile motoare poate evita înzăpezirea. Trebuie alese asemenea lanțuri care să se monteze și să se demonteze ușor, să nu se desfacă în mers, să nu deterioreze pneurile etc. Automobilistul amator trebuie să-și însușească în prealabil, în garaj, tehnica montării „cu strîngere" a lanțurilor plasă.

11. **Anvelopele** cu cuie din material dur asigură o aderență mai bună pe gheață și polei, acolo unde lanțurile obișnuite sînt ineficace. Folosirea cuielor din metal dur, implantate simetric sau asimetric pe banda de rulare, ar fi de dorit să se răspîndească mai mult în țara noastră.

12. **Frînele** trebuie reglate perfect înainte de venirea sezonului rece. Orice asimetrie în dezvoltarea eforturilor de frînare la roți, în condițiile de aderență redusă oferite de gheață și zăpadă, conduce la pierderea stabilității, la intrarea automobilului în derapaj.

13. **Carburatorul,** dacă posedă poziția „iarnă" la pompa de accelerație, trebuie reglată în consecință.

14. **Același** lucru despre **filtrul de aer** al carburatorului.

15. **Ștergătorul de parbriz** și lamele sale trebuie să fie în bună stare atît din punct de vedere electric cît și mecanic.

16. Pentru înlăturarea rapidă a gheții și zăpezii de pe parbriz s-au pus la punct buteliile cu lichid dejivrant. Foarte eficace, mărind apreciabil vizibilitatea, acest procedeu ar trebui extins rapid. În lipsa acestuia, o pungă de tifon conținînd sare ajută la curățirea parbrizului de gheață, atunci cînd celelalte metode se dovedesc ineficace. La sosirea în garaj este necesar, însă, să se spele cu grijă sarea depusă pe geam, pe caroserie sau pe rame.

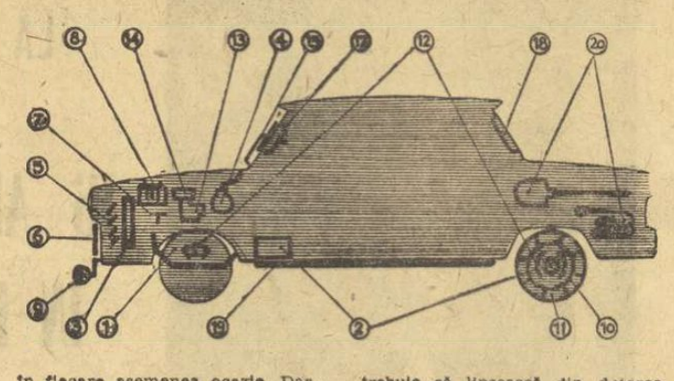
17. **Încălzitorul electric de parbriz** este folositor numai acelor automobile, de tip mai vechi, care nu au asigurată încălzirea cu aer cald a geamurilor din față.

18. **Dispozitivul anticondens,** format dintr-un plexiglas sau masă plastică în ramă de cauciuc și aplicat pe geamul din spate, este recomandabil, mărind vizibilitatea către înapoi.

19. Protejarea cu mastic a părților inferioare ale caroseriei contra ataculuj prin coroziune al sării se impune pentru automobilele care au suferit reparații sau au pierdut protecția inițială, de fabrică.

20. În fine, lopata (metalică) folosind la dezăpeziri sau cablul multifilar din oțel cu diametrul de 8 mm lung de 5—6 m, cu ochiuri la ambele capete, pentru scoaterea automobilului din situațiile neplăcute, sînt auxiliare necesare în portbagaj.

ing. Dinu GEORGESCU



„UZINA DE AUTOTURISME-PITEȘTI" ȘI „DANUBIANA"

SPRIJINĂ SPORTUL AUTOMOBILISTIC

Participanții la întrecerile automobilistice ale anului 1969 au toate motivele să se bucure. Două din marile noastre întreprinderi industriale, UZINA DE AUTOTURISME—PITEȘTI și UZINA DANUBIANA, vor patrona campionatul republican de raliuri și, respectiv, campionatul republican de viteză pe circuit. Acest sprijin acordat unui sport aflat la începuturile afirmării sale merită a fi, în mod deosebit, subliniat. Cu ajutorul fondurilor puse la dispoziție de cele două întreprinderi, premiile acordate concurenților vor spori simțitor, astfel încît aceștia își vor putea recupera, în bună măsură, cheltuielile legate de uzura mașinilor, carburanți etc.

Pentru campionatul republican de raliuri valoarea totală a premiilor depășește suma de 200 000 lei. Vor fi premiați, la fiecare etapă a campionatului, cîștigătorii primelor trei locuri din clasamentul pe clase de mașini. La sfîrșit, după disputarea ultimei etape (care este Raliul României), se vor acorda premii pentru primele trei locuri în clasamentul general și pentru trei din cele mai bune echipe. Cîștigătorii primului loc în campionat vor primi titlul și tricoul de campioni naționali. În plus, sînt prevăzute o serie de fonduri pentru asigurarea cazării unui număr de echipaje, pentru masă și benzină (la ultima etapă)

În afară de aceasta, la buna pregătire a competițiilor din actualul sezon își vor aduce contribuția, sub diferite forme, alte instituții centrale, precum și organele locale din orașele unde sînt programate întrecerile. Se va realiza (în sfîrșit!) și acel vechi deziderat ca unele produse românești să fie testate în concursuri. În acest scop, uzina Danubiana va echipa cu anvelope speciale automobilele echipajelor noastre înscrise în raliurile internaționale și va acorda gratuit cauciucuri pentru cîtiva dintre participanții la competițiile interne. Să sperăm că aceste exemple lăudabile vor fi urmate și de alte întreprinderi și instituții.